**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/8588**

**18. Wahlperiode** 30.05.2016

# Antwort
## der Bundesregierung

### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8474 –

## Schienenprojekte in Süddeutschland im Bundesverkehrswegeplan

Vorbemerkung der Fragesteller

CDU, CSU und SPD möchten den Verkehrsträger Schiene laut Koalitionsvertrag „weiter ausbauen und stärken“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 12/2013). Auch die Klimaschutzziele der Bundesregierung bedürfen des Ausbaus des Schienengüterverkehrs und der Verlagerung des Verkehrs von der Straße und dem Flugzeug auf die umweltfreundlichere Schiene. Der vorliegende Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) wird diesen Anforderungen aus Sicht der Fragesteller nicht gerecht.

Rekordinvestitionen im Straßenbereich stehen einem nicht abgeschlossenen und unterfinanzierten Konzept für den Schienenverkehr gegenüber. Viele wichtige Schienenprojekte in Süddeutschland befinden sich nicht im Vordringlichen Bedarf des BVWP-Entwurfs. Die im „Potenziellen Bedarf“ aufgeführten Schienenprojekte wurden weder abschließend bewertet noch priorisiert. Die jetzige Finanzierungsverteilung zwischen Straße und Schiene macht eine vorrangige Erweiterung von zentralen Engpässen im Schienennetz unmöglich.

Umweltverbände kritisieren, dass im BVWP-Entwurf Alternativen zum Straßenbau nur unzureichend geprüft wurden und fordern einen Stopp der Öffentlichkeitsbeteiligung, bis der BVWP abschließend fertig ausgearbeitet ist (vgl. www.bund.net/nc/presse/pressemitteilungen/detail/artikel/verkehrswende-nicht-verbauen-umweltverbaende-fordern-stopp-der-oeffentlichen-beteiligung-bis-zur/).

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Mai 2016 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Weshalb hat die Bundesregierung die Projektdefinition für den partiellen Ausbau der Gäubahn (Stuttgart – Singen – Zürich) auf zwei Gleise noch nicht abgeschlossen und für den Vordringlichen Bedarf (VB oder Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung/VB-E) vorgeschlagen, obwohl für den Ausbau eine vertragliche Verpflichtung gegenüber der Schweiz besteht, der Ausbau auf zwei Gleise zwischen Horb und Neckarhausen in der Studie der Bundesregierung zum Deutschland-Takt als Bezugsfall vorausgesetzt wurde und für den Ausbau dieses Streckenabschnitts derzeit das Planfeststellungsverfahren läuft?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 20. April 2016 auf die Schriftliche Frage 48 des Abgeordneten Matthias Gastel verwiesen (Bundestagsdrucksache 18/8191, S. 34).

2. Inwiefern erfüllt die Bundesregierung damit noch ihre vertragliche Verpflichtung gegenüber der Schweiz bezüglich des Gäubahn-Ausbaus bzw. der Verkürzung der Reisezeit?

Die „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschafts-departements zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz“ vom 9. Juni 1996 (sog. Vereinbarung von Lugano) ist eine Ministervereinbarung, die keine verpflichtenden Jahresangaben beinhaltet.

3. Von welchen Faktoren hängt die gleichzeitige Herstellung einer durchgehenden Elektrifizierung der Südbahn (von Ulm bis Friedrichshafen) und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn (bis Lindau-Aeschach) nach Kenntnis der Bundesregierung ab, und inwieweit ist die gleichzeitige Herstellung der durchgehenden Elektrifizierung an den beiden Strecken nach Einschätzung der Bundesregierung realistisch?

Das Bedarfsplanvorhaben ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau-Aeschach (Südbahn) wird durchgängig elektrifiziert werden. Die Bodenseegürtelbahn ist ein Nahverkehrsvorhaben, für dessen Realisierung der Bund nicht zuständig ist.

4. Mit welcher Bauzeit ist bei der Elektrifizierung der Südbahn und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen, und bis wann können nach Einschätzung der Bundesregierung die ersten von E-Loks gezogenen Züge diese Strecken benutzen?

Für das Bedarfsplanvorhaben ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau – Grenze Deutschland/Österreich (Südbahn) wird von der Vorhabenträgerin eine Bauzeit von drei Jahren bis zur Inbetriebnahme der durchgängigen Elektrifizierung veranschlagt. Unter Berücksichtigung der Inbetriebnahme der Elektrifizierung der ABS (München –) Geltendorf – Lindau (Allgäubahn) im Jahr 2020 wird nach Angaben der Vorhabenträgerin von einer Aufnahme des elektrischen Fahrbetriebs auf der Südbahn Ende des Jahres 2021 ausgegangen.

5. Welche Fahrzeitgewinne können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Elektrifizierung der Südbahn und des östlichen Teils der Bodenseegürtelbahn erzielt werden?

6. Welche Fahrzeitgewinne können nach Kenntnis der Bundesregierung durch die abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung auf Vmax 160 km/h auf der Strecke zwischen Ulm und Friedrichshafen sowie der Strecke zwischen Ulm und Lindau erzielt werden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr sind zwischen Ulm, Friedrichshafen Stadt und Lindau Reutin Fahrzeitverkürzungen von knapp 10 Minuten möglich. Für den Schienenpersonenfernverkehr verkürzen sich zudem in Ulm und Lindau die Haltezeiten aufgrund des Entfalls der Lokwechsel.

7. Weshalb hat die Bundesregierung die Projektdefinition für den partiellen Ausbau der Murrbahn (Ausbaustrecke Stuttgart – Backnang – Nürnberg) noch nicht abgeschlossen und für den Vordringlichen Bedarf (VB oder VB-E) vorgeschlagen?

Aufgrund der hohen Anzahl von über 1 100 Vorschlägen zum Aus- und Neubau von Schienenwegen wurden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Entwurf zum neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zunächst nur die wesentlichen Ausbaumaßnahmen, die die prognostizierten Engpassbereiche im Schienennetz beseitigen können, vollständig gesamtwirtschaftlich bewertet und bei einem entsprechenden Wirtschaftlichkeitsnachweis in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Befürchtungen der Stadt Aalen, wonach das Projektdossier für die Murrbahn, in dem von der „derzeitig vom Fernverkehr genutzten Führung über Aalen“ die Rede ist, so zu deuten sei, dass die Remsbahn auf Dauer den Intercity-Verkehr verlieren werde (vgl. Schwäbische Zeitung vom 22. März 2016), und wie sicher ist nach Einschätzung der Bundesregierung, dass die Stadt Aalen ihre Intercity-Anbindung behalten wird?

Inwieweit das Fernverkehrsangebot zwischen Stuttgart und Nürnberg von der Remsbahn auf die Murrbahn wechselt oder ob es ergänzt wird, ist eigenwirtschaftliche Entscheidung der Unternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs. Hierin greift die Bundesregierung nicht ein. Da die Maßnahme vom BMVI noch nicht untersucht wurde, sind auch keine Einschätzungen möglich.

9. Weshalb wird im Projektdossier für die Aus-/Neubaustrecke Ulm – Augsburg festgehalten, dass sie „aufgrund der geringen Gesamtkosten 2-041-V02 für den VB ausgewählt wurde“, obwohl noch Lärm- und Umweltbewertungen ausstehen (im Entwurf des BVWP 2030 für die Kategorie „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs“ vorgeschlagen, die in den VB oder Weiteren Bedarf – WB aufsteigen können)?

Die Aufnahme der Variante 2-041-V02 in den Vordringlichen Bedarf erfolgte, weil die Gesamtkosten geringer (nicht gering) waren als die Variante 2-041-V03. Die Lärm- und Umweltbewertung wird derzeit durchgeführt. Die Unterschiede beider Varianten lassen im Wesentlichen keine unterschiedlichen Lärm- und Umweltbewertungen erwarten.

10. Aus welchen Gründen ist das Projekt 2-041-V02 Aus-/Neubaustrecke Ulm – Augsburg (Bau eines dritten Gleises Neu-Ulm – Abzweigung Unterfahlheim und Dinkelscherben – Augsburg, Vmax 200 km/h auf diesen beiden Abschnitten sowie eine zweigleisige Neubaustrecke an der Abzweigung Unterfahlheim – Jettingen – Dinkelscherben, teilweise in Anlehnung an die Autobahn 8, Vmax 250 km/h) als Projektdefinition für den Vordringlichen Bedarf ausgewählt und zugleich die hierzu entgegenstehenden Projektvarianten 2-041-V01 (Bau eines dritten Gleises Neu-Ulm – Günzburg und Dinkelscherben – Augsburg sowie der Ausbau für Vmax 200 km/h auf diesen beiden Abschnitten) und 2-041-V03 (Bau eines dritten Gleises Neu-Ulm – Abzweigung Unterfahlheim, Vmax 200 km/h sowie eine zweigleisige Neubaustrecke Abzweigung Unterfahlheim – Burgau – Augsburg, Vmax 250 km/h) im Potentiellen Bedarf gelistet?

Ursprünglich waren alle drei Varianten Bestandteil des Potenziellen Bedarfs. Mit Veröffentlichung des Entwurfs des neuen BVWP wurde die Bewertung dieser Maßnahme abgeschlossen. Mit dem Beschluss der Bundesregierung über den neuen BVWP werden die Varianten entsprechend ihrer Einordnung im Vordringlichen Bedarf des BVWP aufgelistet bzw. als „kein Bedarf“ nicht im BVWP aufgeführt.

11. Inwiefern ist es vorgesehen, im Rahmen des Folgeprojekts für ergänzende Infrastrukturmaßnahmen mit dem Planfall M-001-V01 (Deutschland-Takt) die auch für den Fernverkehr (Intercity Düsseldorf – Tübingen) bedeutsame „Wendlinger Kurve“ in zweigleisiger Ausführung in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen, wie es die Machbarkeitsstudie der Bundesregierung für den Deutschland-Takt für die zweigleisige Ausführung dieser bisher eingleisig geplanten Verbindung zwischen der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und der bestehenden Neckartalbahn zwischen Stuttgart und Tübingen empfohlen hatte (vgl. S. 83 der Deutschland-Takt-Studie)?

Die sog. kleine Wendlinger Kurve ist eine geplante eingleisige elektrifizierte „Süd-West“-Verbindungskurve zwischen der Schienenstrecke Tübingen – Plochingen und der Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen – Ulm. Sie soll Zugfahrten aus Richtung Tübingen zum Stuttgarter Flughafen und via Fildertunnel zum Stuttgarter Hauptbahnhof Tief (und umgekehrt) ermöglichen. Die Wendlinger Kurve ist Teil des Projektes Stuttgart 21. Bei Stuttgart 21 handelt es sich um ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG und nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Dies gilt folglich auch für die Wendlinger Kurve.

Die in der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt unter „Kleinere Maßnahmen mit regionaler Bedeutung“ genannte Maßnahme eines Ausbaus, hier als Abzweig Neckartal bezeichnet, dient nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr. Der Bau der Wendlinger Kurve wäre daher weder ein- noch zweigleisig „BVWP-fähig“, denn in den BVWP werden nur Maßnahmen aufgenommen, die dem Schienenpersonenfernverkehr oder dem Schienengüterverkehr dienen. Maßnahmen, die, wie die Wendlinger Kurve, ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen, können nicht Bestandteil des BVWP werden. Denn der SPNV fällt ebenso wie die Entscheidung über Aus- oder Neubaumaßnahmen für den SPNV in die Verantwortung der Länder und nicht des Bundes. Eine Aufnahme von Maßnahmen in den BVWP, die nicht in der Verantwortung des Bundes liegen, ist nicht vorgesehen.

12. War eine Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Miltenberg – Aschaffenburg Gegenstand der Voruntersuchungen für den BVWP 2030, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Voruntersuchungen (bitte detailliert auflisten)?

Nein.

13. Weshalb hat die Bundesregierung die Projektdefinition für den zweigleisigen Ausbau der ABS Landshut – Plattling noch nicht abgeschlossen und nicht für den Vordringlichen Bedarf (VB oder VB-E) vorgeschlagen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

14. Weshalb hat die Bundesregierung die Neubaustrecke Nürnberg-Kleinreuth – Eltersdorf (Güterzugtunnel Fürth; Projektnummer 2-010-V04) nicht für den Vordringlichen Bedarf (VB oder VB-E) vorgeschlagen, obwohl aus Sicht der Fragensteller dringender Bedarf zur Verkürzung der Fahrtzeiten besteht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 11. April 2016 auf die Schriftliche Frage 87 des Abgeordneten Uwe Kekeritz verwiesen (Bundestagsdrucksache 18/8127, S. 59 f.).

15. War eine Elektrifizierung der Illertalbahn (Ulm – Kempten – Oberstdorf) Gegenstand der Voruntersuchungen für den BVWP 2030, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Voruntersuchungen (bitte detailliert auflisten)?

16. War eine Elektrifizierung des Dieselnetzes Allgäu Gegenstand der Voruntersuchungen für den BVWP 2030, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen kamen die Voruntersuchungen (bitte detailliert auflisten)?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bezugsfall des neuen BVWP, d. h. ohne erneute Bewertung unterstellt, ist die Realisierung der Elektrifizierung der ABS München – Lindau – Grenze D/A (Projektnummer N27). Außerdem wurden für den neuen BVWP verschiedene weitere Schienenstrecken im Allgäu zur Elektrifizierung vorgeschlagen. Dies sind die 1-021 ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau), 1-022 ABS Augsburg – Buchloe – Kempten – Hergatz (– Lindau) (Variante), 1-130 ABS München – Memmingen – Lindau – Grenze D/A (– Bregenz) (Variante Zweigleisigkeit Buchloe – Türkheim), 1-184 ABS Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (Illertalbahn), 1-201 ABS/NBS Biessenhofen – Marktoberdorf – Betzigau – Kempten, 1-421 ABS Türkenfeld – Geltendorf – Buchloe – Memmingen – Hergatz. Zu Inhalt und Ergebnis der Untersuchungen siehe auch im Projektinformationssystem des BMVI unter: www.bvwp-projekte.de/kb_schiene.html.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333